

船舶事故等調査報告書

平成25年8月29日  
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

事故等番号	2013門第18号
事故等種類	衝突（灯浮標）
発生日時	平成24年12月19日 22時45分ごろ
発生場所	関門港の関門航路（関門航路第35号灯浮標） （概位 北緯33°59.0′ 東経131°00.3′）
事故等調査の経過	平成25年2月12日、本事故の調査を担当する主管調査官（門司事務所）を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報	
船種船名、総トン数	LPGタンカー 第十神福丸、696トン
船舶番号、船舶所有者等	128019、牧野海運株式会社
乗組員等に関する情報	船長、三級海技士（航海）
死傷者等	なし
損傷	本船 右舷後部外板に擦過傷及びマーキング塗料が付着 灯浮標 マーキング装置を折損
事故等の経過	<p>本船は、船長ほか5人が乗り組み、平成24年12月19日22時00分ごろ、山口県山陽小野田市沖において、船長が昇橋し、当直中の甲板長から、本船の前後に同航船が存在する旨の情報をを受けて操船を引き継ぎ、甲板長を手動操舵に就けて関門航路東口に向かっていた。</p> <p>船長は、ARPA（Automatic Radar Plotting Aids：自動衝突予防援助装置）機能を備えたレーダーで同航船をプロットして動静を確認し、本船よりも僅かに速い速力で左舷船尾方を同航する外国船舶を意識しながら、22時30分ごろ約10.3ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で関門航路に入った。</p> <p>本船は、関門航路東口を通過した直後から、増速を始めた外国船舶に左舷側から追い越される状況となり、22時40分ごろ、関門航路第37号灯浮標（以下、「関門航路」を冠する灯浮標については、これを省略する。）と第35号灯浮標との中間付近において、互いを正横約200mの距離に見る態勢で並んだのち、22時42分ごろ速力が約13knとなった外国船舶に追い越された。</p> <p>船長は、その後、本船を追い越した外国船舶が、徐々に速力を減じるとともに、本船の前路に接近するように右方へ偏位し始めたことに気付き、本船の速力を減じながら、航路の右側端へと寄って船間距離の維持に努めていたところ、風潮流によって右方に圧流される状況となり、約8knの速力で航路に沿って左転した外国船舶に続き、本船が約7knの速力となって左転しながら、第35号灯浮標を通過しようと</p>

	<p>した22時45分ごろ、本船の右舷後部が、第35号灯浮標に衝突した。</p> <p>船長は、灯浮標と衝突したことに気付いたが、付近海域での錨泊は危険と判断し、早鞆瀬戸を通過したのち、関門港門司区で錨泊して事後の措置に当たった。</p>
気象・海象	<p>気象：天気 晴れ、風向 西、風力 3、視界 良好</p> <p>海象：潮汐 上げ潮の中央期、潮流 東流約2.9kn（早鞆瀬戸）</p>
<b>分析</b> 乗組員等の関与 船体・機関等の関与 気象・海象の関与 判明した事項の解析	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、関門航路東口から入航して関門航路を北西進中、船長が、本船を左舷側から追い越した外国船舶が、減速しながら、右方に偏位して本船の前路に接近し始めたことに気付き、船間距離を維持しようとして減速したところ、風潮流によって右方に圧流されたことから、航路に沿って左転中に右舷後部が第35号灯浮標と衝突したものと考えられる。</p>
<b>原因</b>	<p>本事故は、夜間、本船が、関門航路東口から入航して関門航路を北西進中、船長が、本船を左舷側から追い越した外国船舶が、減速しながら右方に偏位して本船の前路に接近し始めたことに気付き、船間距離を維持しようとして減速したところ、風潮流によって右方に圧流されたため、航路に沿って左転中に右舷後部が第35号灯浮標と衝突したことにより発生したものと考えられる。</p>